

Nr 19.

Av herr **Lundell m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 45, angående bemyndigande att träffa vissa avtal rörande produktion av sulfitsprit m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 45 till innevarande urtima riksdag framläggas förslag, avsedda att åvägabringa en ökad inhemsk produktion av sulfitsprit. Propositionen synes huvudsakligen inriktad på sådan ökad produktion under den tid de av det utbrutna kriget förorsakade avspärrnings-svårigheterna fortfara. För en därefter kommande tid, utöver vad som erfordras för avvecklandet av ingångna engagement, kan man knappast ur propositionen utläsa några avsikter.

Det är mycket att beklaga, att åtgärder för att utöka vår försörjning med inhemskt motorbränsle på detta sätt inledas av Kungl. Maj:t först när krig och avspärrning redan är förhanden. Det har icke saknats påminnelser och varningar från olika håll under många år, att åtskilligt behövde och kunde göras för att på detta område bättra på vår synnerligen dåliga beredskap. Man får icke glömma, att näst frågan om försörjning med livsmedel är i det nutida samhället knappast någon fråga så viktig som frågan om försörjningen med motorbränsle. De försummelser, som statsmakterna på detta område låtit sig komma till last, böra naturligtvis föranleda att nu i stället så mycket mera djupgående åtgärder vidtagas för att taga igen det försummade. Men samtidigt torde det väl vara klokt att säga sig, att även om den nu iråkade avspärrningen en gång tager slut, så är det sannolikt icke den sista avspärrningen som vårt land och dess befolkning har att genomgå, och därför böra icke de åtgärder som nu vidtagas för förbättrad försörjning med inhemskt motorbränsle avvecklas så snart som fredstillstånd inträder. Så skedde tyvärr efter slutet av världskriget, och detta oförnuftiga tillvägagångssätt då, utgör utgångspunkten för de svårigheter vi nu lida av.

Ett land av sådan relativ storlek och kulturell betydelse som Sverige torde böra inrikta sig på att även under normala tider tillverka minst 30 % av sitt motorbränsle inom landet. Och detta även om det kanske endast kan ske med vad man kan vilja anse såsom betydande ekonomiska uppoffringar, d. v. s. med en betydande prisskillnad mellan inhemskt och likvärdigt utländskt bränsle. Man har på denna punkt anledning påminna om, att vi i syfte att förbättra vår självförsörjning med livsmedel hållit priser på brödsäd och råsocker, som långa tider legat betydligt över priset på likvärdiga varor, som kunnat fås in utifrån. Och ingen torde åtminstone f. n. vilja påstå att detta förfarande på lång sikt skulle ha varit ekonomiskt oklokt.

Men utöver dessa 30 %, som man torde böra inrikta sig på såsom ett minimum, att även under normala tider tillverka inom landet, är det säkerligen önskvärt att produktionsapparaten genom ytterligare beredskapsåtgärder blir så inställd, att den, låt oss säga sex månader efter avis, kan framställa ytterligare 30 % av normalbehovet. Dessa önskemål äro minima, egentligen borde på båda punkterna begäras icke 30 %, utan 50 %.

*

Om man nu återgår till förevarande proposition nr 45, så syftar den icke särdeles långt. Vår tillgång av sulfitsprit för motordrift skulle utökas från 19.2 milj. liter starksprit till efter propositionens egna ordalag »i gynnsamaste fall» 67.5 milj. liter per år. Räkna vi vårt årsbehov av bensin, motorfotogen och råolja tillsammans under ett normalt år till f. n. c:a 1,000 milj. liter, så rör det sig alltså om en stegring från 1.9 till 6.7 % av normalbehovet. Härifrån är långt till de 30 % som ovan uppställts som ett första önskemål. Det synes dock av en inledande förklaring i propositionen, som om denna kunde betraktas såsom förslag endast i en särskild del av »hela den grupp spörsmål, som aktualiserades, när på spritregleringen anlades vidare försörjnings- och beredskapssynpunkter». Huru långt detta uttryck liksom även departementschefens uttalanden på sid. 12 i propositionen syfta, är omöjligt för utomstående att avgöra. Undertecknade motionärer vilja emellertid här framhålla, att det är av synnerlig betydelse, att statsmakternas åtgärder på motorbränsleområdet icke bliva begränsade endast till en utökad framställning av sulfitsprit, som dock är en biprodukt, vars tillverkning är beroende av avsättningen av sulfitmassa, även om spritutvinningen genom modifikationer i fabriktionsprocessen kan utökas, eventuellt på massans bekostnad. Alla möjligheter för framställning av motorbränsle såsom *huvudprodukt*, med trä såsom utgångsmaterial, böra, synes det oss, inventeras och bearbetas, vare sig de gå ut på att framställa olika alkoholer eller kolväten eller andra lämpliga ämnen eller blandningar av ämnen. De metoder som därvid framstå som mest löftesgivande böra föras vidare under förnuftig växelverkan mellan understöd från staten och enskilt ekonomiskt intresse inom industrien. Mycket kan därvid vinnas enbart genom ett tillgodogörande av de erfarenheter som i utlandets kemiska industrier vunnits i mer eller mindre industrimässig drift om många av de metoder, som i första hand kunna komma i fråga. Ögonmärke under arbetet bör vara att nå åtminstone de 30 % som ovan framhållits såsom ett minimum, och först sedan de uppnåtts, kunna ansträngningarna möjligen tillåtas lugna av något.

Utom trä bör även torv vara att räkna med som utgångsmaterial.

Vidare är anledning att vid sidan av motorbränsle även inrikta ansträngningarna på framställning av pannbrännolja och smörjmedel, på vilka områden självförsörjning även är utomordentligt viktigt.

De såsom minimum fordrade 30 % kunna synas avlägsna och orimliga vid sidan av våra aktuella 2 %, men det får närmast betraktas som en oefterrättlig försumlighet, att vi ännu ej hunnit längre. Stater sådana som

Litauen och Lettland synas redan ha hunnit till 25 % eller längre, i det att enligt synliga uppgifter alkohol till denna procentsats skall tvångsinblandas i motorbränslet i Litauen sedan mars 1936 och i Lettland sedan augusti 1938. I det tidigare Tjeckoslovakiet uppges inblandningstvång av 20 % etyl- och metylalkohol sammanlagt ha funnits sedan mitten av 1935. I Italien fanns under sanktionstiden likaså 20 % inblandningstvång för alkohol. Dessutom har generatorgas sedan länge haft en vidsträckt användning i nämnda land.

Går man till ett land med högt utvecklad kemisk industri såsom Tyskland, så uppges procentsatsen inhemskt tillverkat motorbränsle till 42.3 % av förbrukningen 1936 och 54.5 % av förbrukningen 1937. Härvid avses endast alkohol, bensol och syntetisk bensin i procent av hela förbrukningen av flytande bränslen. Utom denna räkning tillkommer sedan all motor-drift med olika slag av flaskgas och generatorgas. Procentsiffrorna för 1938 ha ännu ej meddelats, och vad beträffar de framtida siffrorna för 1939, så har på välunderrättat håll sedan flera år funnits den uppfattningen, att i frågavarande lands industriella krigsberedskap ingick möjligheten att vissa månader efter avis genom omläggning kunna tillverka 100 % och mera av normalbehovet av motorbränsle.

Tillverkningen av motorbränsle ur trä upp till de 30 % bör kunna påräknas som en framtidsindustri för norra delarna av vårt land. I största utsträckning bör sekunda ved därvid kunna komma till användning.

Om för det sålunda tillverkade motorbränslet även för en lång tid framåt skulle behöva räknas med ett pris liggande åtskilligt över det importerade bränslets pris, så kan denna prisdifferens i viss mån, som tidigare berörts, betraktas som en försäkringspremie mot katastrof i händelse av avspärrning. Bortser man från denna synpunkt, så kan ifrågavarande tillverkning ändock icke betraktas som nationalekonomiskt olämplig, därest man icke kan visa, att till följd av denna produktion annan produktion omöjliggöres, för vilken man annars kunde köpa in motsvarande mängd utländskt bränsle och mera till. Dessutom torde man icke böra bortse från att Norrland genom en sådan subventionerad industri skulle erhålla en viss rättvis kompensation för den belastning, som vissa sidor av jordbruksstödet kunnat anses innebära för Norrlands innebyggare.

Tillverkningen av den andra omgång om även den minst 30 %, som vid avspärrning skulle böra komma i gång, borde naturenligen lokaliseras till platserna för sådana industrier, vilkas export minskas och följaktligen även tillverkning reduceras vid avspärrning. Man bringas därvid närmast att tänka på massafabrikerna. Det kan tänkas, att vid dessa genom beredskapsåtgärder kunna göras anordningar, varigenom produktionen efter viss tid kan övergå till produktion av motorbränsle. Härvid kan man tänka sig både möjligheten att tillverka etylalkohol efter försockring av vedens cellulosa eller att tillverka andra flytande bränslen genom torrdestillation av veden eller eventuellt andra utvägar. Även om man skulle finna sig böra gå in för sådana tillverkningsmetoder av motorbränslen, att massafabrikerna

icke genom tillbyggnader och ombyggnader lämpligen skulle kunna, annat än till vissa mycket begränsade delar, användas för den andra tillverkningen, så torde dock anläggningarna för denna andra tillverkning böra vara belägna i samma orter, eftersom i så fall ändock såväl arbetskraften som råvaran-veden och insamlingsvägarna för råvaran lättast kan dirigeras över från den ena tillverkningen till den andra.

I den löpande diskussionen är det vanligt att avvända tanken på tillverkning av sådana inhemska motorbränslen, som skulle ligga högre i pris än de utländska, genom framhållande av den stora belastning detta skulle innebära för motortrafikanterna. Sådana argument visa sig emellertid mindre tungt vägande, om man går till granskning av konkreta fall. Antag att under normal tid det utländska bränslet kostar vid gränsen 8 öre l., beskattat 20 öre och försålt i detalj 27 öre. Antag vidare att inhemskt bränsle kostade obeskattat så mycket som 20 öre mera eller 28 öre. Avstår då staten från skatt på det inhemska bränslet, så bör en blandning av 30 % à 28 öre och 70 % à 20 öre kosta 22, 4 öre i parti och således 29,4 öre i detalj. Avstår staten icke från skatt så kommer blandningen att bestå av 30 % à 40 öre och 70 % à 20 öre och kosta 26 i parti och 33 öre i detalj. Stegringen pr l. bränsle är i första fallet 2,4 och i andra fallet 6 öre. Om nu en viss automobil drager pr mil $1\frac{1}{2}$ l. bränsle, så blir detta i första fallet en ökning i kostnaden pr mil med 3,6 öre och i andra fallet 9 öre. Emellertid är självkostnaden för körning med en sådan bil (amortering, ränta, reparationer, gummi, olja, bensin) minst kr. 1:50 pr mil under normala tider. Stegringen i körkostnader skulle såhunda uppgå till 2,4 % à 6 %. En sådan stegring i självkostnaden kan vara värd att bäras av motortrafikanterna, om de därigenom kunna försäkra sig om att erhålla 30 % tilldelning av bränsle även vid avspärrning. Och en sådan tilldelning bör minst kunna åstadkommas genom en tillräcklig beredskapslagring, som förmedlar övergången mellan normalt hemmatillverkade 30 % och viss tid efter avspärrningen tillkommande ytterligare 30 %. Man får icke glömma, att under den tid en bil står oanvänd förlorar ägaren ungefär lika mycket i värde som om bilen hade gått sina normala väglängder i vad avser posterna, amortering, ränta och gummi.

Det kan tänkas, att man under uppbyggnadstiden för en motorbränsleindustri kan finna sig föranlåten att längre eller kortare tid mer eller mindre försöksvis tillverka bränslen som obeskattade ligga icke endast 20 öre över det utländska bränslet utan kanske 40 eller 60 öre eller ännu mera. Det bör vara tydligt att även sådana bränslen kunna tvångsinblandas utan att trafikanterna kunna resa befogade invändningar däremot, eftersom det i sådana fall blir fråga om kvantiteter som icke på långt när uppgå till ens 1 % av normalbehovet och därför icke märkas i blandningspriset. Besluta sig statsmakterna för att beskatta även det inhemska bränslet, så lida ej automobilskatterna någon minskning genom den inhemska bränsletillverkningen, d. v. s. minskning under de belopp som skulle uppnås om endast ut-

ländska bränslen användes. Belastningen på motortrafikanterna genom högre bränslepris blir i motsvarande grad större.

Avstå däremot statsmakterna från beskattning av det inhemska bränslet så bli förhållandena olika alltefter som normala tider eller avspärning är för handen. Under normala tider skulle då bensinskatten giva 30 % mindre än vad den skulle giva vid användning av enbart utländska bränslen. Detta betyder dock icke, att bensinskatteuppbörden under övergångstiden skulle behöva minskas. Ty med en sund och normal utveckling å motorområdet kan man räkna med att 70 % av normalförbrukningen 1942 ligger högre än 100 % av normalförbrukningen 1939. Under avspärningstider åter skulle visserligen efter båda alternativen bensinskatten försvinna eftersom ingen bensin komme in, men utan inhemskt bränsle skulle i så fall även fordonskatten försvinna genom avregistreringar, under det att med inhemskt bränsle underlaget för fordonskatten i huvudsak stode kvar. Det är möjligt att denna fordonskatt i så fall tillsammans med vägskatterna ändock räckte till för det genom minskad trafik reducerade vägunderhållet. Det är väl dock sannolikt att det vore att rekommendera att i beskattningsavseende gå en medelväg, så att även det inhemska bränslet belastades med någon, ehuru betydligt lägre skatt.

Det är tydligt att åtgärder för åstadkommande av tillverkning av inhemskt motorbränsle måste i första hand utgå från statsmakterna. Det privata ekonomiska intresset kan icke göra något, så länge som importbränslet i pris ligger under all konkurrens. Efter en avspärning och därav förorsakad stark prisstegring å importbränsle kan det enskilda intresset frestas försöka en tillverkning, men igångsättandet av en sådan måste bli mycket chansartad och räkna med höga avskrivningar och följaktligen ett högt pris, då man icke vet hur länge priset kan stå sig. Erfarenheterna med sulfitspriten vid slutet av världskriget verka avhållande. Statsmakterna måste antingen genom beskattningspreferens eller genom garanterat avsättningspris eller ev. på bådadera vägarna samtidigt, och detta gällande för något visst icke för litet antal år framåt, åstadkomma ett sådant läge, att det enskilda ekonomiska intresset får någon plattform att arbeta på. Först därefter kan en produktion komma igång.

*

Om vi nu betrakta de senare årens sulfitsprittillverkning, så har ju därvid funnits såväl beskattningspreferens som avsättningsgaranti. Men ingendera har gällt för något större antal år framåt, varför de tillverkande företagen ej kunnat inrätta sig på lång sikt. Men därjämte har man haft den allt ekonomiskt intresse motverkande prisbestämmelsen, att egentlig tillverkningsvinst ej finge beräknas, och att priset skulle motsvara den »verkliga tillverkningskostnaden vid ett välskött medelstort bränneri». Det är ju klart att allt intresse för ökad tillverkning under sådana omständigheter motverkas, icke endast av den begränsade avsättningsgarantien, utan också därav, att ökad tillverkning automatiskt leder till ett sänkt pris. Likaså motverkas intresset för rationalisering av att därigenom åstad-

kommen fördel för tillverkaren inom kort inkasseras av köparen, likaså genom ett sänkt pris. Man kan icke förundra sig över om tillverkare, som arbeta under sådana villkor, icke föra fram sina fabriker till höjden av modernitet utan lika gärna stå kvar vid utgångsläget i fabrikstekniskt avseende. Om vissa förbättringar ändock successivt blivit vidtagna så ligger orsaken därtill sannerligen icke i statsmakternas uppläggning av villkoren för tillverkningen. — Samma reflexioner gälla f. ö. även potatisbrännerierna där tillverkningsbetingelserna varit analoga.

Det synes nu vara Kungl. Maj:ts avsikt enligt prop. nr 45, att ett liknande prisberäkningssystem för framtiden skulle fortsätta. Effekten av rationalisering eller utvidgning, i den mån sådant förekommer, skall genom årlig revision av prisen inkasseras av köparen och detta såväl för de tänkta nya företagen som för de äldre. Det förefaller sedan av utredningsmännens framställning i p. 5 å sid. 4, som om de tänkt sig prisberäkningar, utom i vad avser avskrivningarna, helt såsom hittills, schematiska efter förhållandena »vid ett välskött medelstort bränneri». Av departementschefens framställning i sista stycket å sid. 15 synes däremot framgå att såväl avskrivningsersättningen som övrig prisberäkning skulle ske individuellt efter förhållandena på varje särskilt bränneri. Det bör framhållas, att om sådan individuell beräkning framdeles skall äga rum, så innebär detta en försämring i jämförelse med vad förut ägt rum i så måtto att viljan till rationalisering ytterligare uppbromsas. Tidigare har nämligen ett företag kunnat vara antingen bättre eller sämre än »medelbränneriet» d. v. s. haft lägre eller högre självkostnader och har då haft fördel resp. nackdel därav i det att inlösenpriset varit det samma för alla företagen. Nu synes även denna stimulans skola borttagas, så att ingen skall i detta förhållande heller ha någon nytta av sina förbättringsåtgärder eller någon nackdel av sitt underlåtande av sådana åtgärder.

Den egentliga förbättringen i de nya bestämmelser, som av utredningsmännen föreslås för nybyggda företag, är att dessa genom avskrivningsersättningen i prisberäkningen kunna räkna med att med säkerhet få sina nyanläggningar avbetalade på 10 år, för såvitt de hela tiden kunna hålla sin produktion uppe över halva den fastställda »normkapaciteten». Detta är dock närmast en säkerhet mot förlust och icke en säkerhet om vinst, ty fabriker, vilkas användning till avsedd produktion efter en viss tidpunkt är helt beroende av statsmakternas fria avgörande, kunna icke tillräknas något positivt värde. Snarare kunna de sägas innebära en belastning för företaget, i det att de upptaga en ev. för annat ändamål behövlig markyta. — Huru förhållandet skall bliva för äldre företag ifråga om avskrivningsersättning framgår ej av propositionen. Utredningsmännen göra intet förslag, och departementschefens uttalande nederst å sid. 18 och överst å sid. 19 innehåller intet bestämt. — Huru förhållandet skall bliva för äldre företag, som utvidga och därigenom komma att intaga en mellanställning mellan nya och äldre företag, är ej heller utsagt.

Så kommer därefter den förbättring som avses ligga i bestämmelsen, att

om ett företag skulle producera mera än $\frac{9}{10}$ av sin fastställda normalkapacitet, så skall för överskjutande produktion få åtnjutas samma pris pr liter som åtnjuts för de $\frac{9}{10}$ av normalkapaciteten på vilka hela avskrivningen fått fördelas. Om vi beteckna ett företags anläggningskostnad med A kronor och dess normalkapacitet med N liter starksprit så skulle avskrivningsbeloppet pr liter bliva $0.1 A : 0.9 N = A/9 N$. Om företagen åstadkommer även den mellan 0.9 N och 1.0 N liggande tiondedelen av sin normalkapacitet, så skulle därå tydligen komma en vinst av $0.1 N \cdot A/9 = A/90$. Räkna vi för en medelstor fabrik med siffrorna $A = 700,000$ kr. och $N = 1,500,000$ l. så skulle avskrivningsbeloppet pr liter bliva $A/9 N = 0.052$ d. v. s. 5,2 öre samt vinsten $A/90 = 7,778$ kr. Om tillverkningen skulle gå ända till en tiondedel över eller till två tiondedelar över normalkapaciteten, skulle denna vinst fördubblas resp. tredubblas. Den vinst som medgives därest tillverkningen uppgår till normalkapaciteten motsvarar 1.1 procent av anläggningskapitalet. Tydligen är den icke av den storleksordning, att den enligt vanliga affärnormer kan verka starkt tilldragande på företagarentresset. Om företagare kunna vara hågade att träffa avtal om byggande av sulfitspritfabriker, så kan det säkerligen icke bero på denna vinstutsikt, utan får väl i så fall återföras på en förhoppning att självkostnadsberäkningen i övrigt ej skall göras allt för snävt, utan att där i verkligheten kan bli utrymme för en tillverkningsvinst, även om på papperet en sådan icke är tillåten.

Hela konstruktionen av den medgivna tillverkningsvinsten å den sista tiondedelen av normalkapaciteten förefaller olycklig. Om fastställandet av normalkapaciteten kommer vid avtalsförhandlingarna den svåraste dragkampen att äga rum. Företagen komma med all makt att sträva efter att för sig få fixerad lägsta möjliga normalkapacitet. På framgången därvidlag avhänger helt och hållet deras vinstutsikter. Om ev. normalkapaciteten skulle observeras vid besök i en nybyggd sulfitspritfabrik, har man anledning tillverka sådan kvalitet av massa, som ger litet spritutbyte, med sådant arbetsätt, som också ger litet spritutbyte, för att, sedan kapaciteten under sådana omständigheter väl en gång blivit fastställd, övergå till att tillverka sådan kvalitet av massa och använda sådant förfarande vid arbetet som ger största möjliga spritutbyte. Man inser klart, att en fördelaktig utgång för företaget ifråga om normalkapacitetens fixering blir av större värde för det ekonomiska resultatet än all fabriksteknisk skicklighet vid tillverkningen. Såväl utredningsmännen som departementschefen synas ha fullt klart för sig svårigheten att på ett rättvist sätt fastställa normalkapaciteten. Men ändock vidhåller man en prisberäkningsmetod fotad på så osäkra utgångspunkter.

Om företagen i stället fullt lojalt skulle låta bestämma sina normalkapaciteter utan att använda sig av några kanske oavsiktliga manipulationer, huru skulle det då gå med deras vinstutsikter för dessa tänkta överskjutande produktionstiondedelar? Givetvis skulle de icke hava några vinstutsikter alls under en avspärrning, då avsättningen av massa för dem alla ligger i 80 % eller 70 % eller ännu lägre av deras tillverkningskapacitet för massa. Men även under fredstid har, enligt inhämtade upplysningar, mängden till-

verkad massa endast vissa enstaka år uppgått till så mycket som 90 0/0 av kapaciteten.

Det framgår således, att genom den ifrågavarande anordningen kan företagaren endast något enstaka högkonjunkturår påräkna en mycket obetydlig vinst och under avspärrningsår, då stimulansen i prisbestämmelserna rimligtvis borde vara avsedd att verka så starkt som möjligt, då finnes ingen möjlighet för dessa bestämmelser att leda till någon vinst. Huru är det f. ö. tänkt med själva rättigheten att inleverera mera sprit än som motsvarar normalkapaciteten? Utredningsmännen föreslå i p. 4 överst på sid. 4 att statsmakterna skola tillförsäkra tillverkaren under 10 år avsättning för den kvantitet sprit som utgör spritfabrikens normalkapacitet. Departementschefen återupprepar samma uttryck mitt på sidan 15. Å andra sidan tyckas utredningsmännen enligt referatet överst på sid. 5 ha gått in för samma betalning för vad som kunde levereras utöver normalkapaciteten, och departementschefen stödjer ett sådant förfarande i andra stycket å sid. 18. — Det är klart att om häri skall kunna ligga någon ens teoretisk möjlighet till vinst för tillverkaren, så måste han tillförsäkras avsättning icke endast för normalkapaciteten utan för hela sin produktion.

Icke heller fastställandet av anläggningskostnaden A kan påräknas komma att ske friktionsfritt. Företagen måste vara intresserade att få så mycket som möjligt av byggnader och inventarier inräknat såsom tillhörande sulfitspritfabriken för att sålunda få anskaffningskostnaderna ersatta, även om kanske åtskilligt av nyanskaffningarna rätteligen bort debiteras cellulosan. Om t. ex. en ny och större kokare insättes i en cellulosa-fabrik, där sulfitsprittillverkningen är avsedd att utökas, hur stor del av kostnaden därför skall då få uttagas på sulfitspriten? Vid avgörandet av sådana frågor finnes stort utrymme för godtycke.

Prisbestämmelser sådana som de här avhandlade, vilka utvecklats för förhållandet mellan tillverkarna av motorsprit och det statliga partihandelsbolaget, sedan statsmakterna indragit och monopoliserat partihandeln till detta bolag, äro givetvis onaturliga och utvecklingshämmande. Avsikterna synas nu vara, att bestämmelserna skola ytterligare utvecklas eller invecklas. Den årliga återkommande dragkampen mellan spritcentralen och tillverkarna om prisberäkningen för leveranserna av motorsprit synes nu skola utvidgas dels till att ske med varje företagare för sig, och dels även till bestämmandet av sådana osäkra och otillräckligt avgränsade begrepp som normalkapacitet och anläggningskostnader. Statstjänstemän och industrimän i stort antal skola varje år i veckor och kanske i månader bry sina huvuden och brottas med varandra om de olika elementen i dessa prisbestämningar. Säkerligen kunde deras arbetskraft på bättre sätt användas för produktionen och samhället.

Det vore givetvis bättre och skulle snabbare leda till ökad produktion, om man komme överens om vissa enhetliga pris lika för alla tillverkare och ej allt för snävt tilltagna och ej avsedda att ständigt revideras. Då behöv-

des ingen ständigt återkommande dragkamp, och statens organ behövde ej öda tid på att i detalj följa de olika företagens skiftande åtgärder för att åstadkomma goda resultat för sina företag, och vad som är ännu viktigare, då bromsades ej företagsamheten, utan man nådde på snabbaste tid den största produktion, som inom den fastsatta prisgränsen är ekonomiskt möjlig. Det är ju visserligen tydligt, att vissa tillverkningsvinster komme att erhållas, olika vid olika företag, störst vid de företag som lyckades bäst med lösningen av de olika tillverkningsproblemen. Emellertid är det väl sannolikt, att i den mån priset visade sig inbringande, komme man att öka produktionen och därvid i viss utsträckning gå den vägen, att man inkräktade på massans kvalitet, i viss utsträckning gå andra vägar som också innebure avbränningar. Därvid komme man så småningom till ett jämviktsläge, där vinsten är vad man kan anse normal, och där vidare ökning av spritproduktionen ej kunna anses lönsam. Detta är det naturliga sättet för avvägning vid all produktion och i fråga om resultatet för samhället ofantligt överlägset, vad som kan uppnås genom strävanden från staten att icke tillåta tillverkningsvinster inom produktionen.

Om nu eventuellt innan full anpassning till ett nytt läge hunnit nås inom industrien, större vinster skulle uppstå hos några företag, så kan ju detta ej betraktas som någon olycka. Företaget får betala skatt till stat och kommuner, och vad som fonderas inom företaget står ju till samhällets tjänst kanske egentligen mera än till ägarnas förfogande. I den mån något av vinsten utbetalas, utsättes den för förnyad och ytterligt hård beskattning hos mottagarna. — Tänker man igenom dessa förhållanden, kan man ej finna annat än att det är nationalekonomiskt felaktigt att av rädsla för tillverkningsvinster bromsa upp produktionen genom olämpliga prisberäkningsbestämmelser.

Huru skulle då ett sådant mera fast pris bestämmas? Det för innevarande års leveranser från de hittillsvarande fabrikerna avtalade priset synes ha varit 24.5 öre. Samtidigt torde bensinen vid gränsen ha kostat omkring 8 öre före krigsutbrottet. Detta innebär en prisskillnad av 16.5 öre. Man kunde tänka sig, att man för att fortast möjligt stegra produktionen ginge upp med inlösenpriset med t. ex 2.5 öre till 27 öre (förutom den höjning, som betingas av höjda bränslepriser). Vill man få ännu hastigare och längre gående produktionsökning, kan man gå upp till 30 öre (förutom regleringen för höjda bränslepriser).

Man kan också tänka sig, att man utgår från bensinens importpris och håller en prisdifferens däröver om 19 öre, eller 22 öre om hastigare ökning önskas, och låter stigningen i bensinpriset uppväga regleringen för ökade bränslepriser.

Man kan sedan tänka sig, att denna prisdifferens vidhålls hur högt den totala produktionen än stiger, men man kan också tänka sig, att denna prisdifferens sänkes i den mån totala tillverkningen överstiger vissa kvantiteter eller vissa procent av hela importen och tillverkningen av motorbränsle.

Se i detta avseende hr Lundells reservation till Bevillningsutskottets betänkande nr 44 av år 1936. Man kan, om man så önskar, konstruera fram andra samband mellan prisdifferensen och inblandningsprocenten, som på bättre sätt än där angivna exempel ger den lagom avvägda stimulans åt tillverkarintresset, som behöves för att uppnå den produktion man önskar.

Man kan naturligtvis också för att just i nuvarande läge åstadkomma en forcerad produktion överenskomma om en något högre differens än man i längden avser, beträffande vilken överenskommis, att den om t. ex. tre år sänkes med 2 öre.

I varje fall är det önskvärt att när överenskommelse träffas den träffas för minst 10 år framåt, helst något längre. Även med 10 års säkerhet komma ju avskrivningarna att tynga priset med så betydande del som ovan i motionen visats eller 5 à 6 öre pr liter.

Det är emellertid att märka att i det förslag om friare prisbestämmelser, som ovan skisserats, är tänkt att företagen själva skola sörja för sina amorteringar av anläggningarna inom ramen för det överenskomna priset. Det är möjligt, att detta totaliter kommer att betyda icke högre utan kanske lägre medelpris för hela produktionen än enligt propositionens förslag, och det är möjligt, att en och annan sulfitspritfabrik med sämre betingelser, vid ett sådant förfarande aldrig kommer till stånd. Den totala produktionen torde det oaktat komma att växa både hastigare och längre än vid följande av propositionen.

Det kan naturligtvis också tänkas, att man avskiljer partihandelsmonopolet på motorsprit från spritcentralen och låter tillverkarna genom sitt försäljningsbolag sälja spriten, endast skyddad av en ökad skattepreferens, i konkurrens med det utländska bränslet eller i samverkan med importörerna därav. Man bör observera, att även spriten ensam är gott motorbränsle, som ej fordrar någon uppblandning.

Huru man än kan vilja ordna med den ifrågavarande produktionsstimulansen och avsättningen, synes det önskvärt att Kungl. Maj:t vid förhandlingarna med tillverkarna har friare händer än som skulle följa av ett enbart godkännande av Kungl. Maj:ts proposition. Följden kan annars bli att överenskommelse, med säkerhet om stegrad produktion, ej kan komma till stånd på basis av de i propositionen avhandlade prisberäkningsbestämmelserna. Och i sådant fall skulle Kungl. Maj:t behöva komma tillbaka till riksdagen med begäran om utsträckt bemyndigande, för så vitt positivt resultat i sak nu verkligen skall åstadkommas.

För att detta ej skall bli behövt och med stöd av vad ovan anförts få vi anhålla,

att riksdagen ville medgiva, att aktiebolaget Vin- & Spritcentralen vid träffande av avtal angående uppförandet av nya sulfitspritfabriker och leverans av motorsprit från dessa samt angående inköp av sådan sprit från äldre företag,

även må efter bemyndigande av Kungl. Maj:t kunna tillämpa andra grunder än de, för vilka i prop. nr 45 redogörelse lämnats.

Stockholm den 24 oktober 1939.

T. V. Lundell.

Albert Johansson.

Stig Janson.
